

## ТРАНСФЕР ТЕХНОЛОГІЙ

Трансфер технологій може відбуватись не виключно безпосередньо як випадок фактичної передачі прав інтелектуальної власності на технологічні процеси, надання устаткування для виробництва та/або навчання промислового персоналу з метою виробництва нового продукту, а й опосередковано через отримання користувачем готового, наприклад, промислово-технологічного виробу (надалі - Виріб), який втілює у собі цілий комплекс запроваджених технологій, які можуть бути новаційними для кінцевого користувача.

Експлуатація та обслуговування Виробів потребує, зокрема, формування залишків запасних частин й механізмів для оперативної їх заміни та/або підтримання технічного стану Виробу, що дозволяє його ефективно використання за призначенням. Також актуальною є можливість оперативного поповнення залишків запасних частин. Дана проблематика набирає ще більшої значущості в сучасній геоекономічній ситуації, в умовах обмеження доступу до окремих ринків та радикальної переорієнтації економічного комплексу України.

В даний момент по окремих секторах існує факт одночасного використання як істотно застарілих Виробів, що експлуатуються значний проміжок часу, а номенклатура запасних частин включала в себе ображчики, які постачалися виключно з пострадянських територій. Більш того існують окремі Вироби, що потребують виключно окремих запасних частин, призначених саме для цього конкретного Виробу. Наявні факти припинення виробництва деяких таких запасних частин, а експлуатація Виробів базується виключно на використанні залишків таких запасних частин, що були створені раніше. Отже, також постає питання можливості подальшого використання таких Виробів при вичерпанні залишків запасних частин навіть при загальному задовільному технічному стані такого Виробу й істотній значущості робіт, для яких він призначений.

Разом з цим в цьому ж самому секторі відбувається оновлення та насичення його Виробами “іноземної промислової думки”, як сучасної так і постархаїчної, що збільшує залучення людських та фінансових ресурсів у забезпечення функціонування окремих “парків” Виробів, які стають значно диверсифікованими.

Аналіз характеристик номенклатури окремих запасних частин Виробів показує їх схожість за окремими параметрами, зокрема габаритними характеристиками. Так, Вироби іноземного походження та ображчики наявного на початок 90-х років парку мають окремі запасні частини із однаковими зовнішньо-габаритними характеристиками, проте різними параметрами щодо встановлення на Виріб. Також очевидним є факт відмінності експлуатаційних характеристик сучасних запасних частин в кращий, ніж застарілі бік.

Отже, актуальним є вирішення питання уніфікації номенклатури запасних частин, що надасть можливість:

- мінімізації фінансових та людських витрат на забезпечення

необхідного залишку таких запасних частин;

- спрощення логістичних процесів;
- подовження міжсервісної експлуатації Виробу завдяки кращим характеристикам запасних частин нового покоління;
- зменшення негативних наслідків від ризику втрати частини вузькоспеціалізованих запасних частин при наявності значної кількості відповідних уніфікованих;
- розсредоточення запасів уніфікованих запасних частин без необхідності формування залишків диверсифікованої номенклатури з урахуванням місць експлуатації Виробів.

Завдання по уніфікації може бути виконано шляхом впровадження у виробництво вітчизняних підприємств відповідних запасних частин, що буде результатом реалізації механізмів трансферу технологій. Даний факт не тільки дозволить завантажити вітчизняне виробництво, а й спричинить мінімізацію логістичних процесів та дозволить вихід на зовнішні ринки із актуальним товаром.

Дудукалов Юрій Володимирович, канд. техн. наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, ncc\_delcam@khadi.kharkov.ua

## **УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ РЕМОНТУ МАШИН ЗАСОБАМИ КОНСТРУКТОРСЬКО-ТЕХНОЛОГІЧНОГО ІНЖИНІРИНГУ В ІНФОРМАЦІЙНО ОРІЄНТОВАНОМУ ВИРОБНИЦТВІ**

Застосування сучасних технологій конструкторсько-технологічного інжинірингу разом з прогресивними операційними процесами відновлення деталей в авторемонтному виробництві обумовлює зростання продуктивності праці та якості ремонту засобів транспорту, скорочує терміни підготовки виробництва і тривалість виконання замовлень. Однак до недавнього часу, за нашими статистичними даними, на більшості ремонтних підприємств України лише 20-30% конструкторської та технологічної документації були представлені в електронному вигляді. Втім сучасний рівень інформаційного забезпечення вимагає не просто використання технічних електронних каталогів і мультимедійних засобів, а обумовлює формування в єдиному інформаційному просторі підрозділів по конструкторсько-технологічній підготовці ремонту з урахуванням вимог автоматизованих систем управління виробництвом і технологічними процесами.

Від розрізнених інформаційних систем, які досить ефективно вирішують локальні по рівню і функціональності завдання, слід здійснити перехід до інформаційно орієнтованого ремонтного виробництва [1], в якому системно будуть вирішуватися задачі інформаційного супроводження. В якості методологічної основи створення технологічних систем (ТС) такого ремонтного виробництва може бути використаний системно-процесний підхід [2]. ТС та її підсистеми формуються і діють у відособленій сфері, їх складність і специфіка вима-